Prosimy przy zamowieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok IV. Dnia 1. maja 1898. Nr. 9.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek.

Trening na torze.

Luźne uwagi

—◇ spisał L. Mękol. ◇—

(Dokończenie).

Są jeźdźcy, którzy do pewnych rezultatów dochodzą pierwej i z mniejszym nakładem pracy, aniżeli inni. Zależy to wprost od rozwinięcia całego ciała, lub od codziennego zajęcia. Największa ilość obecnych francuskich jeźdźców wyścigowych jest z zawodu piekarzami. Przy mieszaniu ciasta za pomocą nóg, pracują zupełnie te same mięśnie co przy pedałowaniu. Dwaj znakomici angielscy jeźdźcy A. i T. Lintonowie, byli zajęci w kopalniach węgla, jako chłopcy pchający wózki (szlepry) Praca ta, wymagająca znacznej siły w nogach, wykonywana bywa w tej samej pozycyi jak jazda na rowerze; dlatego też ś. p. Artur Linton był swego czasu najlepszym jeźdźcem na długie przestrzenie, brat jego Tom, był pierwszym, który ustanowił rekord godzinny, wynoszący 50 klm.

Dlatego też nie powinno to żadnego jeźdźca zniechęcić, że powoli przychodzi do formy — do lepszych rezultatów, niż inni. W pierwszym roku jazdy wyścigowej osiągnąć wszystkiego nie można, bo organizm nasz za słaby na to. Na miejscu będzie, jeśli rozgatunkujemy biegi i jeźdźców według przyjętych zasad. W początkach istnienia sportu kołowego uprawiano wyścigi na średnie przestrzenie. Nie mierzono wówczas czasów na piąte części sekundy; były godziny, kwandranse, a co najwyżej minuty. Z czasem utworzono biegi na krótsze i dłuższe przestrzenie. A dziś, z postępem we wszystkich gałęziach, doprowadzono do doskonałości także w kierunku wyścigowym.

Istnieje podział główny, na biegi torowe i drogowe. Najwięcej rozpowszechnione są pierwsze. Zacząwszy od 100 metrów, a skończywszy na kilku zwykle 6 dniach, mamy niezliczoną ilość biegów na torze, które znowu rozdzielamy na dwie odrębne grupy, mianowicie na biegi z prowadzącymi (leaderami) i bez nich. Zazwyczaj tylko przy biegach dłuższych używają leaderów. Oprócz biegów zwykłych, których celem jest tylko zwycięstwo w ostatniem okrążeniu (jeśli czas nie jest ograniczony), istnieją biegi na czas, czyli rekordowe. W biegu takim stara się wyścigowiec o jak najmniejszy czas dla danej przestrzeni, a zwycięża, jeżeli tę przestrzeń przejedzie w czasie, jakiego nikt dotąd nie osiągnął. Biegi czasowe dzielimy na następujące grupy:

a) daną przestrzeń przebyć w najkrótszym czasie,

b) w danym czasie, przebyć najdłuższą przestrzeń,

każdą zaś z tych grup dzielimy następująco:

c) z prowadzącymi,

d) samoistnie,

e) z miejsca,

f) z rozbiegu.

Ogólnie zaś dzielimy te wszystkie biegi na światowe, dla pojedynczych państw, dla poszczególnych krajów i pewnych związków kolarskich

Wyścigi drogowe zazwyczaj odbywają się na dłuższe przestrzenie, chyba gdzie nie ma toru urządzają i krótkie. I przy tych biegach uwzględniamy kilka rodzaji, a mianowicie:

a) przebyć jakąś przestrzeń nie uwzględniając czasu jedynie przejechanie współzawodników przez taśmę przy mecie, *b*) przebyć daną przestrzeń w najkrótszym czasie, *c*) w oznaczonym czasie przejechać najdłuższą przestrzeń. Przy biegach drogowych dozwolonem jest zawsze użycie prowadzących.

Nic dziwnego, że przy takiej ilości rozmaitych biegów, wyrobili się specyaliści, więc też rozdzielamy jeźdźców zależnie od biegów w jakich zazwyczaj biorą udział. Ogólnie zaś dzielimy ich, na zawodowców i amatorów. Czem jest zawodowiec, a czem amator i jaka pomiędzy nimi istnieje różnica, pomówimy o tem w osobnej rozprawce, na razie przyjmujemy istnienie takiego podziału.

Gdy jeździec dłuższy czas oddaje się sportowi wyścigowemu, pozna sam najlepiej do jakiego rodzaju biegów się nadaje. Zasada ogólna powiada, że można być znakomitym jeźdźcem na drodze, a nic nie przedstawiać na torze i odwrotnie. Można być niezwyciężonym w biegach długich, a przychodzić bez miejsca w krótkich. Opisane biegi stosują się tak dla maszyn jednosiedzeniowych, jak i wielo siedzeniowych. Istnieją jeszcze biegi z wyrównaniem, to znaczy, że na jakąś przestrzeń, lepsi jeźdźcy dają słabszym tak zwane wyrównania (fory). Wyrównania w przestrzeni lub w czasie oblicza zazwyczaj komisya wyścigowa, a w zasadzie i dealnie ustawiony bieg z wyrównaniami, powinien się zakończyć martwym biegiem, to znaczy że wszyscy udział w nim biorący powinni przejechać równocześnie przez metę.

Co do zachowania się na torze, tak podczas treningu, jak i w czasie wyścigów, pouczy każdego regulamin.

L. Mękol



Blednica i jazda na kole.

(Dokończenie).

Przez silniejszy i normalny obieg krwi powraca i żołądek do normalnego stanu. Apetyt się wnet wzmaga, chora zaczyna pokarmy nietylko przyjmować ale też organizm zdoła je teraz przerobić i w ten znów sposób dostarczyć krwi świeżego pokarmu. I tak choroba ginie z początku powoli, a potem coraz szybciej. Blada lub żółta jak wosk cera zaczyna przybierać różowej barwy, smętne oczy nabierają blasku, leniwe ruchy nabierają sprężytości, melancholijne usposobienie znika, i z chorej istoty robi się w kilku tygodniach silna i zdrowa.

Wszystko to osiągnąć można jazdą na kole, ale uprawianą w właściwy sposób. Przedewszystkiem unikać należy zbytniego przetężenia. Nauka postępywać musi bardzo ostrożnie i oględnie. Nauka nie powinna trwać nigdy dłużej jak $^1/_2$ lub $^3/_4$ godziny i to z kilku przestankami. Ucząca się nie powinna doprowadzić nigdy do tego, aby jej aż oddechu brakło, mogłoby to bowiem tylko stan choroby pogorszyć. Powoli tedy, ostrożnie, a nie za długo. Ważną jest rzeczą w ogóle, a szczególniej przy blednicy, aby chora nie była zesznurowaną. Należy się nietylko sznurówki pozbyć, ale i pasek powinien być wolny. Szyja powinna być wolną od dwupiątrowych twardych kołnierzy; wolny wiotki wykładany kołnierzyk będzie najodpowiedniejszym. Nawet buciki muszą być lekkie i wolne. Są to tak ważne szczegóły, że nigdy pomijać ich nie wolno.

Jazdy pod górę unikać powinny nawet wprawne cyklistki; słabe serce nie zawsze potrafi znieść takiego natężenia, — należy przeto z koła zejść i poprowadzić je pod górę, a skoro góra jest dłuższą a pora nie zupełnie ciepła, należy wziąć na siebie zarzutkę, gdyż jak wiadomo cierpiące na blednicę panie łatwo podlegają zaziębieniu i łatwo marzną.

Przy silniejszem znużeniu należy jazdę przerwać. W ogóle najkorzystniejby było próbować jazdy dwa lub trzy razy dziennie, lecz każdym razem nie dłużej jak $^1/_4$ lub $^1/_2$ godziny. Później, skoro się stan zdrowia poprawi, można te czasy przedłużać, lecz bacznie należy unikać wszelkiego „za wiele". Po takiej przejażdżce należy stanowczo odpocząć; najlepiej wyciągnąć

się na łóżku, jeśli potrzeba okryć się należycie. Zbawiennie też działa co drugi dzień letnia kąpiel trwająca 6 – 8 minut.

Nie należy jeść bezpośrednio po jeździe, bo też dopiero po kwadransie lub pół godzinie przybywa daleko lepszy apetyt. Mleko, kleik owsiany, łyk dobrego czerwonego wina, lekkie mięso, dobry kompot obfitsza ilość jarzyn i lekkie mączne potrawy zaspakajają głód najracyonalniej i najłatwiej je chory znosi.

Zauważyć tu muszę, że osoby cierpiące na blednicę mają nieprzezwyciężony wstręt do wszelkiego ruchu. Chciałyby tylko siedzieć w spokoju, lub nawet leżeć, a stan taki przyczynia się tylko do dalszej ospałości organizmu i pogorszenia choroby. Tymczasem chęć nauczenia się jazdy na kole staje się zwyczajnie dla chorej najgorętszem życzeniem i leczy ją już od razu z zwykłej apatyi. Jest to tedy także jeden z cennych momentów.

Zamiłowane — ale naturalnie w rozumnych granicach — cyklistki, bardzo rzadko zapadają na blednicę, chybaby przepędziły zimę w zbyt natężającej i zdrowiu szkodliwej pracy I do nich też stosują się powyższe uwagi, tylko że u nich zbędnem jest zachowanie jakichś zbytnich ostrożności, gdyż choroba u nich zwyczajnie bardzo szybko przemija.

A więc odważnie! Koło daje sposobność łatwego pozbycia się cierpień. A gdyby się ucząca czuła nawet trochę wyczerpaną, znużoną, niechaj nie traci zaraz odwagi. Wszak tu chodzi o odzyskanie tak cennego skarbu, jak zdrowie.

Dla pozyskania tego skarbu warto nawet trochę popracować. A kiedy młode dziewczę, miasto trwożliwie oczekiwać wiosny, która jej dawniej starą przynosiła chorobę, w zdrowiu i czerstwości i z upragnieniem czekać będzie dnia wiosennego, by na stalowym w świat ruszyć koniku, będzie to najpiękniejszą nagrodą przebytych trudów nauki.



KORESPONDENCYE.

Kraków, 26. kwietnia 1898.

Z dzienników krakowskich dowiedziała się publiczność o zmniejszaniu się liczby członków krakowskiego klubu cy-

klistów, a stan ten stwierdził pan prezes klubu na początku ostatniego walnego zgromadzenia Nie mogąc zaprzeczyć faktowi stwierdzonemu z najpoważniejszej strony — musi każdy krakowski nie-klubowiec wyrazić zdziwienie, że klub tutejszy, który ma za sobą niedługą ale pokaźną przeszłość zaczyna zanikać, w czasie gdy liczba miejscowych cyklistów zwiększyła się znamienicie, w czasie gdy koła dawniej drogie spadły w cenie, a zyskały na ulepszeniach. Jako nie - klubowiec nie mam sposobności zastanawiania się nad tym objawem na zgromadzeniach, zajmując się się jednak sprawami sportu kolarskiego postaram się o odkrycie przyczyn tego zanikania klubu, którego wyrazem jest również stałe niepojawianie się ogłoszeń klubowych we własnym organie towarzystwa t. j. „Kole“. Główną przyczynę zmniejszania się liczby członków upatruję w zaniedbaniu zadań, jakie krakowski klub ma na celu. Pierwszem i najważniejszem zadaniem jest szerzenie zamiłowania do tego sportu i ułatwienie go, drugiem zapewne towarzyskie łączenie członków na wspólnych wycieczkach i. t. p. Lecz ani pierwszemu ani drugiemu zadaniu nie czyni krakowski klub wcale zadość. Od kilku lat istniejące srogie zarządenia policyjne, poznoszone w stolicach, trwają w Krakowie bez zmiany, a ze strony klubu nie dzieje się nic, aby te zarządznia zniesiono, tak jak to nastąpiło we Wiedniu. O ile wiem otrzymywali dawniej wszyscy członkowie klubu bezpłatnie „Koło“, jako organ klubu. Tymczasem uchwalono podobno przed rokiem pozbawić członków klubu tego jedynego jeszcze łącznika i pozostawić im swobodę prenumerowania pisma z własnej ochoty, aby prenumeraty nie pokrywać z udziałów członków klubu.

Czy przez to działano w kierunku rozbudzenia zamiłowania do sportu?! Głośne dawniej wycieczki klubu pozostały tylko wspomnieniem, o żadnem zbiorowem przedsięwzięciu nie było słychać przez rok cały. Cóż tedy dał klub członkom swoim za wkładki składane? Oto przyczyny odstręczania się dawnych członków i uchylania się nowych kolarzy od wstępowania do klubu. Być może, że oprócz wymienionych, były jeszcze i inne przyczyny — a coś tam o tem pisało raz w Dziennikach politycznych. Te uwagi ze strony nieklubowca poruszą może Zarząd klubu, a wątpić nie można, że stan rzeczy zmieni się na lepsze

Dużo było mowy o budowie areny dla kolarzy — nawet „Koło“ przyniosło w jesieni pomyślną wieść o hojnym ofiarodawcy na cele areny dla...... „Towarzystwa młodzieży cyklistów“... Teraz wszystko ucichło — zamilkli starzy, „młodzież“ poszła w ich ślady, a oddział kolarzy Sokoła krakowskiego, jakkolwiek nie rozpoczął swego istnienia z takim animuszem jak krakowski klub, ani nie uraczył swoich członków alarmującą wieścią o ofierzę na budowę areny — przecież jakoś najstateczniej się rozwija.

Jeżeli w ogóle arena ma powstać w Krakowie — co naturalnie musi być *pium desiderium* każdego kolarza podwawelskiego — to do wprowadzenia w czyn tej sprawy jest niezbędnem zjednoczenie wszystkich sił miejscowych, nie pomijając wojskowości, a chlubnem byłoby, gdyby najstarszy i najpoważniejszy krakowski klub cyklistów dał ku temu inicyatywę. *Ceterum censeo*, że pierwszem powinno być usunięcie zarządzeń policyjnych, które gniotą zarówno klubowców, jak członków „młodzieży“ i oddziału Sokoła. *Nieklubowiec.*

Wiedeń, 23. kwietnia 1898.

Podczas gdy w Berlinie, Monachium, Paryżu, Tryescie itd. rozpoczął się już pełny sezon wyścigowy, u nas rozpoczął się dopiero niedawno trening. Reininger i Dietrich, chcąc zapobiedz dotychczasowemu brakowi, założyli szkołę treningu na torze w Praterze. Dotychczas mają uczniowie do prowadzenia jeden kwadruplet i jeden tryplet, a w tych dniach mają jeszcze przybyć dwa kwadruplety, o których obsadę łamią sobie głowę kierownicy szkoły. Właściwym kierownikiem szkoły jest Dietrich, który podzielił swych uczni na cztery grupy. Każda z tych grup ćwiczy się osobno. Do pierwszej i najlepszej grupy należą Reininger, Heller, Schneeweiss i Lurion, a poniekąd także amator Laupsteiner. Reszta grup składa się z drugo — i trzecioklasowych jeźdźców. Każda z grup jeździ codziennie 10 km. w silnem tempie. Najbardziej postąpił Reininger, byle się tylko nie przetrenował wskutek zbytniej pracy. Heller i Lurion muszą jeszcze pracować zanim dojdą do formy. Reuther dość jest jeszcze rzadkim gościem na torze, ale on się przysposabia

właśnie do egzaminu dojrzałości. Schneeweiss jeździ już wcale dobrze.

Co do innych trenujących się trudno dziś wypowiedzieć stanowcze zdanie. Włoch Lanfranchi trenuje się obecnie na drodze. W każdym razie trening obecny powinienby w tym roku przysporzyć tutejszym wyścigowcom laurów.

Termina mistrzowstw światowych wyznaczone zostały na 15., 17. i 18. września.

Jako jednę z nowości zanotować muszę, iż Wiedeń posiada już organa policyjne na kole, które na ulicach miasta robią swoje wrażenie. *R.*

Łódź 23 kwietnia 1898.

We środę dnia 20. b. m. odbyło się pierwsze ogólne zebranie członków zamiejscowych Warszawskiego T. C. w Łodzi przy udziale :2 osób. Rozprawy zagaił kapitan p. Tadeusz Koszutski, upoważniony przez konsula p. Henryka Hozera, (który z powodu nieprzewidzianych okoliczności zmuszony był wyjechać) i zawiadomił zebranych, że pan Hozer zrzeka się mandatu konsula z powodu braku czasu. Członkowie postanowili uprosić p. H. by pozostał nadal na dotychczasowem stanowisku, ponieważ z jego wyboru i działalności są bardzo zadowoleni. Dalej p. Koszutski zaprojektował urpawianie turystyki racyonalnej i zniesienie wyścigów. Po długich i ożywionych debatach postanowiono przyjąć wniosek p. K., z tą jednak odmianą, że członkowie zamiejscowi W. T. C. mogą urządzać krótko dystastansowe wyścigi pod ścisłą kontrolą. (Wzięto tu mianowicie na uwagę odczyt p. K. o wypadkach w długo-dystansowych wyścigach). Prócz wyścigów postanowiono urządzić także majówkę.

W proponowanej przez p. K. turystyce, ilość przejechanych wiorst ma znaczenie podrzędne, a chodzi natomiast o gruntowne poznanie okolic i historyi naszych miast, każdy więc z członków winien odbyte wycieczki opisać, za co będą rozdawane ustanowione nagrody. W celu tym zostali powołani na kapitanów, którzy mają przewodniczyć w rozmaitych wycieczkach pp. Tadeusz Koszutski (ponownie), Teodor Finster, Leszek Cielecki i Janusz Szpotański.

Następnie przystąpiono do balotowania i przyjęto 8 kandydatów pp. Waręskiego Bronisława, Kowalskiego Wacława, Czerwińskiego Jana, Boziatyńskiego Maryana, Krenca Juljusza, Świerczyńskiego Adama, Sommera Ignacego, Kameckiego Franciszka. Po zamknięciu zebrania umówiono się na wycieczkę na 24. b. m. do Łowicza na spotkanie ze swą macierzą, która się również tam wybiera.

Przed wycieczką o godz. 6. rano odbędzie się w kościele św Krzyża specyalnie zamówiono nabożeństwo na intencyę otwarcia sezonu. *J. Sz.*

Wiedeń, 24. kwietnia 1898.

W roku bieżącym między proponowanemi różnemi uroczystościami ku uczczeniu jubileuszu cesarskiego odbędzie się dnia 17. czerwca w Ischlu hołd kolarzy austryackich. Sprawą tą zajął się austr. „Touring-Club“ i wydał odpowiednią odezwę do stowarzyszeń związkowych. Spodziewany jest wielki udział kolarzy z różnych stron Austryi.

Wspomniawszy o austr. „Touring-Clubie,“ nad którym przed kilku dniami przyjął protektorat arcyksiążę Karol Ferdynand, muszę zaznaczyć, że klub ten po przeszło roku istnienia szybko się rozwinął, lecz stosunkowo powinien liczyć o wiele więcej członków. W tych dniach okazało się w druku sprawozdanie roczne klubu i wykazuje 2300 członków. Uwzględniwszy, że tylko niemcy są przeważnie członkami, to cyfra ta w każdym razie jest zbyt małą, — przyczyny tego zapewne szukać należy w rozwiniętym obecnie antysemityzmie, zarząd bowiem związku, jak też członkowie są przeważnie żydami. W innych krajach zachodnich związki tego rodzaju liczą po kilkadziesiąt tysięcy członków. Zadaniem związku tego jest zakładać drogi specyalne dla kolarzy, a inne starać się utrzymać w dobrym stanie, jak również w krzyżujących się miejscach dróg ustawiać tablice z podaniem odległości i kierunku, w ogóle sprawy kolarskie w Austryi zastępywać. Starszy o dwa lata „Verband christlicher Padfahrer Oesterreichs“ ma to samo zadanie co poprzedni związek, — wskutek jednak wzajemnej zawiści, obydwa związki nie spełniają należycie swego zadania, naturalnie ku szkodzie ogólnej cyklistów.

Od dłższego czasu w pismach wiedeńskich powtarzany projekt założenia

stowarzyszenia humanitarnego „Sanitäts-Radfahrverband“ stanie się wkrótce urzeczywistnionym. W tym celu w najbliższym czasie zwołanem będzie zebranie, na które wiele klubów kolarskich wysyła swych zastępców. Rozwój kolosalny w ostatnich latach sportu kołowego stał się przyczyną tego projektu. Członkowie tego związku, odbywszy poprzednio specyalny kurs nauki dawania pierwszej pomocy nieszczęśliwionym w drodze kolarzom, będą mieli wyznaczone różne stacye ratunkowe w okolicy Wiednia w dniach świątecznych, — również każda wycieczka klubowa będzie musiała mieć w swem gronie chociaż jednego członka tego związku. Biała opaska z czerwonym krzyżem na ramieniu będzie odznaką tego kolarza.

Sezon wyścigowy na torze w Praterze rozpocznie się w maju, mianowicie w dniach 19. i 22. Trening też na torze ożywionem tempem postępuje, do czego przyczynia się sprzyjająca pogoda. Ogólnie trenuje się około 24 wyścigowców, przeważnie znani już zawodowcy austryaccy.

W. Krzepowski, Sekretarz P. K. C.

Paryż, 27. kwietnia 1898.

(Otwarcie Sezonu w Velodromach paryskich.)

W pierwszych dniach marca, zaledwie minęły przykre zimna, a słońce trochę przygrzało, francuscy wyścigowcy, którzy odznaczają się niezwykłą i godną podziwu wytrzymałością rozpoczęli trening, a otwarcie sezonu nastąpiło dnia 27. marca w Velodromie de la Seine, gdzie rozegraną została nagroda Zimmermana. W biegu tym decydująca walka miała miejsce pomiędzy Colombem a Robertsonem, którym leaderowały znakomite kwadruplety. Colomb znany i doskonały jeździec wspaniałym finischem pobił przeciwnika, robiąc kilometr w 1 m. 17⁴/₅. Następnie z dniem 1. kwietnia dwa Velodromy paryskie, które są przedsiębiorstwami prywatnemi przeszły pod zarząd jednego dyrektora pana Desgrange. Tym sposobem ustały ciągłe nieporozumienia i konkurencyjna walka, na której traciła publiczność. Teraz każdy z Velodromów będzie czynnym w drugą niedzielę, a wyborne programy przyciągają do 10 000 widzów,

Dn. 5. kwietnia program w Parc des Princes zawierał prócz innych biegów match pomiędzy Bouhoursem i Jacquelinem, który w tej chwili jest ulubieńcem Paryża; w matchu tym pobił on przeciwnika Jako nowość ukazały się na torze po raz pierwszy elektryczne tandemy.

Z kolei i w V. de la Seine ogłoszono dwudniowe wyścigi na dzień pierwszego i drugiego święta Wielkiejnocy z główną wygraną Grand Prix de Paques, którą wziął Jacquelin, bijąc najlepszych jeźdźców. Na zakończenie dwudniowych zapasów odbył się match 50 kil. pomiędzy Bouhoursem i Championem, który przy samej mecie, zwyciężył Bouhours. 24. kwietnia Parc des Princes po raz drugi ogłosił wyścigi z wspaniałym matchem pomiędzy Jacquelinem i Bourillonem. Ponieważ przebieg tego matchu był niezwykle interesujący pośpieszam w kilku słowach go streścić.

I. Bieg, meta 2,000 metr. 1. Jacquelin 2. Bourillon czas :3·39". Ostatnie koło: 1.14".

Bourillon prowadząc pierwsze dwa koła, dopiero po dzwonku przyspieszył tempa, Jacquelin trzymając się go bez przerwy śledził każde jego poruszenie a na 280 metr. przed metą, w chwili kiedy Bour. wypadkiem zrobił niezręczny ruch, skorzystał z tego i wziął go przy mecie na długość koła.

Bieg II. 1,000 metr 1. Bourillon 2. Jacquelin czas: 2·14²/₅", ostatnie koło. 19⁴/₅".

Tu znów Jacquelin bieg prowadził, przyczem obaj przeciwnicy jechali w tempie niezwykle powolnem, ale w ostatniem kole zwycięstwo Bourillona stawało się coraz widoczniejsze; na ostatnim łuku Bourillon wziąwszy szalone tempo, i zostawiając Jacquelina za sobą na dużą przestrzeń pierwszy stanął u mety.

Bieg roztrzygający 2.000 metr. 1. Bourilon, 2 Jacquelin. Czas: 5·50". Ostatnie koło: 2·43²/₅"

Bourillon pierwsze koło jechał pierwszy, Jacquelin chciał jak najdłużej wytrwać na drugiem stanowisku, ale to nie podobało się Bourillonowi, który zręcznym manewrem zmusił Jacquelina do przodownictwa.

W tem to Jacquelin zamiast rozpocząć finisch czekał na Bourillona, który korzystając z tego wahania silnem poruszeniem pedałów wysunął się na pierwszy plan, poczem wziąwszy błyskawiczne tempo stanął u mety przy okrzykach

zachwyconej publiczności. Na dalszy ciąg sezonu ogłoszono szereg bardzo ciekawych biegów, z których rezultatem pospieszę w następnych numerach podzielić się z towarzyszami po kole. *J. Zejdowski.*



Pogadanki techniczne.

(Ciąg dalszy).

Pneumatyk.

Często leży przyczyna puszczania powietrza w samym wentylu i najczęściej stąd pochodzi, iż kiszeczka wentylowa straciła swą elastyczność i nie zatyka należycie otworku wentylowego. Wymiana kiszeczki, którą należy zawsze mieć w kasetce do naprawy pneumatyków, zapobieże w takim razie natychmiast dalszemu wychodzeniu powietrza.

Jeżeli powietrze wychodzi w tem miejscu, gdzie się wentyl łączy z kiszką, wystarczy częstokroć silniejsze przyśrubowanie muterki umocowującej wentyl do kiszki. W przeciwnym razie trzeba w tem miejscu bardzo dokładnie przyłożyć świeży płatek gumy.

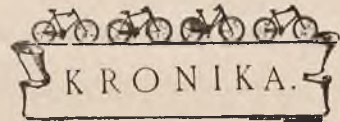
Drugiem krytycznem miejscem przy pneumatyku jest połączenie kiszki, t. j. miejsce w którem końce kiszki w siebie wchodzą i tam są ze sobą sklejone W wypadku takim, jeśli się końce nie dość dobrze trzymają, najlepiej jest całe to złączenie rozerwać i na nowo skleić.

Zdarza się też, że z dwu kół napompowanych jednakowo, jedno trzyma powietrze, drugie zaś trzyma wprawdzie na razie powietrze, lecz po pewnym czasie — czasem 2 lub 3 dniach zaczyna mięknąć. Pochodzi to z jakiejś bardzo cieniutkiej dziurki, lub z powodu że cała kiszka zrobiła się porowatą. Chcąc się o tem przekonać trzebaby obszyć całą kiszkę w organtynę, tiul lub coś podobnego i silnie napompować, a następnie włożyć w wodę. Osadzają się wówczas na ścianach tiulu mikroskopijne bulki powietrzne. W wypadkach takich należy się uciec do „Fucosiny“, „Gaoliny“ lub tym podobnych preparatów, które się wlewa w kiszkę i które owe pory zatykają.

Co się tyczy płaszcza, to należy uważać, żeby się guma z wierzchu aż do powłoki płóciennej nie przetarła i tego rodzaju rany starannie zaraz gumą pozalewać. Skoro się płaszcz przetrze aż do płótna, to w tem miejscu łatwo się może płótno zupełnie przedrzeć i przez ten otwór kiszka wystrzelić. Przedarcie gumy pochodzi zwyczajnie ze zbyt silnego hamowania, zwłaszcza jeśli się jedzie na piaszczystej drodze, piasek bowiem przyczepia się do gumy i pod hamulcem w okropny sposób gumę niszczy. Dlatego też w ogóle starać się należy hamować nogami przez wtrzymywanie korb, a hamulca używać tylko w wyjątkowych wypadkach.

(Ciąg dalszy nastąpi).





— Mimo częstych przypomnień i usilnych próśb, by nasi współpracownicy i korespondenci jakoteż redaktorzy klubowi, nadsyłali swoje komunikaty najdalej do 10. względnie 25. każdego miesiąca, otrzymaliśmy do dzisiejszego nru. dopiero w ostatniej chwili liczne wiadomości, które zwłoki nie cierpią, a z powodu których nie mogliśmy zdążyć z wydrukowaniem nru przed niedzielą. Aby temu na przyszłość zapobiedz, prosimy o zanotowanie sobie powyższych terminów i ścisłe ich przestrzeganie.

— Rozporządzeniem ministerstwa wojny z dnia 11. kwietnia (Oddz. V L. 314), wzbronionym został oficerom czynnej armii wstęp do austr. Touring Clubu, jakoteż w ogóle do towarzystw kolarskich. Będzie to z niemałym uszczerbkiem dla naszych klubów, do których jako czysto sportowych, wolno było wojskowym należeć.

— W Brodach i Dynowie zawiązuje się samoistny klub Cyklistów. Szczęść Boże!

— Oddział kolarzy Sokoła Stanisławowskiego odbył we czwartek dnia 21. zm. Walne zgromadzenie przy licznym udziale członków. Do zarządu wybrano druhów: Adama Lewickiego jako prezesa, Jana Traciłowskiego jako zastępcę, Kazimierza Teodorowicza jako sekretarza, Stanisława Gidlewskiego jako skarbnika, Włodzimierza Świąt-

kiewicza jako gospodarza, następnie Maksymiliana Lewickiego, Leona Göttera, Antoniego Lewickiego i Adama Goreckiego do wydziału. Uchwalono program wycieczek na sezon, a jako nowość wycieczki ranne od godziny 6 do 8. Skład zarządu jest tego rodzaju, iż spodziewać się należy, że sport kolarski w Stanisławowie rozwijać się będzie prawidłowo, gdyż już od dawna istniała potrzeba założenia towarzystwa cyklistów, któreby uprawiając sport ten racyonalnie czuwało zarazem nad tem, aby publiczność nie miała powodu do skarg na nietakowne zachowanie się poszczególnych cyklistów. Naodwrot jednak postara się Zarząd, jak się dowiadujemy, o to, aby już raz ustały złośliwe zaczepki i psoty, na jakie byli dotąd narażeni cykliści, czego w interesie bezpieczeństwa publicznego życzyćby należało Nauka jazdy na kole odbywa się regularnie 3 razy tygodniowo a zapisywać się można u gospodarza p. Świątkiewicza. Zarząd posiada własne koło do nauki, a w najbliższym czasie nabędzie koło nowe do użytku tych, którzy wyuczywszy się na sali, chcą w terenie próbować swych sił.

— Mistrzowstwa światowe rozegrają się w tym roku we Wiedniu i to stanowczo w dniach 15., 17. i 18. września. Tak przynajmniej postanowił międzynarodowy związek kolarski.

— W czasie świąt wielkanocnych rozpoczął się sezen sportowy na dobre. Odbyły się mianowicie wyścigi na torach: w Moskwie, Paryżu i innych miastach południowej Francyi, w Rzymie, Turynie, Berlinie, Monachium, Hamburgu i t. d.

— Waszkiewicz znany moskiewski wyścigowiec, po odbytym w Berlinie treningu ma spróbować sił swoich 1. maja na paryskim torze.

— W Hamburgu zawiązał się sanitarny związek cyklistów, który odbywa teoretyczne i praktyczne ćwiczenia w zaopatrywaniu ran i udzielaniu pierwszej pomocy w nieszczęśliwych wypadkach.

— Wiedeńska rada gminna ofiarowała 200 złr. na wyścig o mistrzowstwo wiedeńskie, który urządza związek niem. cyklistów w Austryi

— Reininger znajduje się w tej chwili między austryackimi wyścigowcami w najlepszej formie. Jedno okrążenie 500 m. ujechał on w 36 sekundach.

— Znany angielski podróżnik R L. Jefferson ze swoich kołowych podróży z Londynu do Konstantynopola i z Londynu do Moskwy i Irkucka wybrał się obecnie w podróż z Londynu do Khiwy.

—Klasyczny wyścig francuski z Bordeaux do Paryża odbędzie się 14. i 15 bm Nagrody wynoszą 3000, 1000, 600, 400 i 200 franków.

— „Cyklsta“ warszawski zmienił swój tytuł na „Sport“ i odtąd zajmować się będzie prócz sportu kołowego wszystkimi także innymi sportami jak konnym, wioślarskim, łyżwiarskim, myśliwskim, atletycznym i t d.

— Klasyczny wyścig z Paryża do Roubaix odbył się 12. zm. przy niesprzyjającej pogodzie. U startu stanęło 34 spółzawodników. Pierwszy brzybył Garin 268 km. w 8: 13: 16, 2. Stephane w 8: 42: 48, 3. Watelier. w 8: 47: 8, dalej Bertin, Meyer, Müller, Herzynck. Równocześnie ścigały się i wozy motorowe, z których pierwszy przybył w 7 g. 29 m

— W Gliwicach na Śląsku odbędzie się 8 bm. otwarcie sezonu,

— Odeski klub cyklistów dzięki zmianie całego zarządu wchodzi na lepsze tory, bo jak się dowiadujemy towarzystwo za przykładem Warszawskich cyklistów urządzać ma wycieczki zbiorowe za miasto, „bazary“ i „jarmarki“, następnie na tory wprowadzone zostaną dla członków i osób wprowadzonych, różne gry towarzyskie, mające na celu zjednoczenie u siebie na torze lepszego towarzystwa. Tej inwencyi należy tylko przyklasnąć.

Elba.

— Naczelnik poczty w Odesie p. Koczniew, robi starania u właściwej włady o wyasygnowanie odpowiedniego funduszu na kupno welocypedów dla listonoszów, oraz na sprawienienie pewnej liczby trzykołowych welocypedów ze skrzynkami, które to welocypedy mają zastąpić dotychczasowe stare, połomane wózki, spełniające funkcyę zabierania ze skrzynek pocztowych listów.

Elba.

— Do Odesy powrócił z Petersburga komandor Ekatyreńskiego Jacht-Clubu kapitan 2 rangi p. N. Isaków, który podczas bytności w Petersburgu miał szczęście przedstawić się honorowemu komandorowi klubu Wielkiemu księciu Aleksandrowi Michajłowiczowi.

N. Isaków złożył Jego Wysokości w upominku imieniem Jacht-Clubu dyplom honorowy wykonany artystycznie przez wice-komandora klubu architektora Charłamowa, oraz flagę klubową, i portfel z fotografiami przedstawiającemi Jacht-Club i ważniejsze epizody z działalności klubu wraz z fotografiami członków i komisyi wyjazdowej.

Elba.





Lwowski Klub Cyklistów.



Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Dr. Jan Rzepecki, Bank krajowy.

Skarbnik: Ludwik Gehrus Eydziatowicz, ul. Matejki l. 8

Redaktor wiadomości klubowych: Juliusz Reiner, ul. Kurkowa l. 5.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka.

Walne Zgromadzenie L. K. C., odbyło się pod przewodnictwem prezesa Dr. Jana hr. Drohojowskiego, w sobotę dnia 23. kwietnia b. r. o godz. 6 po poł. w małej sali „Sokoła“ przy miernym udziale członków.

Protokół z ostatniego walnego zebrania przyjęto, na wniosek p. K., bez czytania do wiadomości, również przyjęto sprawozdanie kasowe p. skarbnika Romaszkana i sprawozdanie komisji rewizyjnej, odczytane przez p. Kozakiewicza z wnioskiem na udzielenie absolutoryum — do zatwierdzającej wiadomości, wreszcie zatwierdzono preliminarz dochodów i wydatków na sezon bieżący i powzięto na wniosek Wydziału L. K. C. uchwałę, iż wysokość pobierać się mających opłat od członków, ma wynosić jak dotychczas niezmienioną kwotę dwanaście (12) złr. w. a. rocznie.

Dr. Henryk Mikolasch kapitan jazdy, odczytał imieniem komisji sportowej jędrny i piękny swój referat o propozycyach wyścigów, wycieczek itp. jazd na sezon bieżący — nie mając jednak szczegółów pod ręką, podamy je w następnym numerze.

Następnie odbył się wybór prezesa i wiceprezesa, tudzież 10 członków Wydziału, w którym to celu zarządził p. przewodniczący przerwę 10-minutową — poczem po otwarciu na nowo zgromadzenia, ogłosił powołany do skrutynium p. G. Neusser następujący rezultat wyborów: prezes Jan Dr. hr. Drohojowski, wiceprezes Wiktor z Rozprzy Krobicki, członkowie Wydziału: Ludwik Christelbauer, Ludwik Eydziatowicz, Maksymilian Huber, Stefan Kossak, Emeryk Lerch, Dr. Henryk Mikolasch, Władysław Piżl, Juliusz Reiner, Dr. Jan Rzepecki, Gustaw Schneider.

Ustępującemu członkowi Wydziału p. Józefowi Romaszkanowi, który jako długoletni skarbnik oddał znakomite usługi klubowi, tudzież p. porucznikowi Emanuelowi Pohlowi, który jako sekretarz, jako członek komisyi przebudowy toru i przy innych czynnościach klubu, był zawsze bardzo czynny i gorliwy, uchwaliło zebranie wyrazy szczerego uznania i serdecznej podzięki, przy przez wszystkich głośnym aplauzem.

Karty miesięczne, upoważniające do używania toru, nabywać można u skarbnika klubu p. Eydziatowicza, za opłatą złr. 3 za pierwszy, zaś złr. 2 za każdy miesiąc następny.

Należytość za kary sezonowe na wszystkie dni wyścigów, wynosi nadal złr. 8 Karty sezonowe są dla właściciela zarazem biletem wolnego wstępu na tor, wyłącznie jednak w charakterze jetych widza.

Na posiedzeniu z dnia 28 kwietnia br. ukonstytuował się Wydział, rozdzielając funkcy jak następuje: sekretarza Dr. Rzepecki, zastępc Lerch, skarbnika Eydziatowicz, kapitanów jazdy Dr. Mikolasch, Kossak Huber, Christelbauer, gospodarza Wł. Piżl, zastępcy Schneider redaktora wiadomości klubowych Reiner.

Uchwalono odbyć wycieczkę inauguracyjną w niedzielę dnia 1. maja br. do Dublan, szczegóły ogłoszone będą na tablicach.

Tor wyścigowy, który ucierpiał od mrozów, śniegu, i deszczów, tudzież osiadł się trochę — uchwalono jaknajrychlej naprawić, do oceny potrzebnych robót wyznaczeni PP.: inżynier Piżl, inżynier Huber i Christelbauer. Jeśli pogoda sprzyjać będzie, spodziewać się należy otwarcia toru około 10 maja br.

Magazyn sportowy M. Gustowicz i Spółka, ul. Akademicka l. 3, uwiadomił osobnem pismem Wydział L. K. C, iż dla P. T. Członków Klubu daje 10% opustu z cen i bezpłatną naukę jazdy na rowerze, w swej szkole jazdy przy ul. Akademickiej w hotelu George'a

---

Skarbnik klubu przypomina się z prośbą, o uregulowanie zaległych wkładek.

Dla wygody PT. Panów członków klubu i oszczędzenia im zachodu wysełki pieniędzy, będzie się zgłaszał po wkładki z księgą sznurową kursor klubu, który na żądanie wylegitymuje się stosownem poświadczeniem skarbnika klubu.



Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców
we Lwowie.



Przewodniczący: Konrad Łoziński ul. Poniatowskiego
Zastępca: Fryderyk Rauss Antoniego 7.
Sekretarz: Tadeusz Gustowicz ul. Akademicka 11.
Skarbnik: Artur Friedrich Friedrichów 4.
Konsul na Kraków: Z. Ziembicki Kupnicza 21.

Komisya sportowa T. K. W. otwarła dla członków szkołę treningu do wyścigów kołowych, Regulamin odpowiedni łącznie z regulaminem jazdy już wypracowano.

Szkołę podzielono na dwa oddziały a kierownictwo oddano p. Ludwikowi Mękolowi.

Do prowadzenia użyte będą dwa tandemy i jeden triplet z doborowemi osadami.

Trenujacy się członkowie T. K. W. nie ponoszą żadnych opłat, jedynie płacą masera, jak również koszta transportu kolejowego za maszyny wielosiedzeniowe, które będą używane w miejscach odleglejszych, tak przy ćwiczeniach jak i przy wyścigach Dotychczas wpisali się z grona członków: pp. Czużak Karol, Friedrich Artur, Friedrich Arnold, Gustowicz Tadeusz, Kavka Stefan, Ligęza Władysław, Lewakowski Stanisław, Mańkowski Bolesław, Piźl Mieczysław, Raus Fryderyk i Strzelecki Włodzimierz.

Dalsze zgłoszenia nadsyłać należy pocztą do Sekretaryatu (ul. Friedrichów l. 4.)

Kolarze nie należący do T. K. W. mogą korzystać z ćwiczeń tylko za opłatą, która zależeć będzie od ilości wpisanych, a dochód przeznaczony będzie na koszta treningu.

Wszelkie ogłoszenia kierownika szkoły jak również zawiadomienia o wycieczkach i wyścigach umieszczane będą w magazynie sportowym p. M. Gustowicza i Spki ul. Akademicka l. 3.

Wydział uchwalił na podstawie §. 20. statutu wykreślić następujących członków:

pp. Franciszka Błockiego, Wincentego Kretschnera i Stanisława Pawluka ze Lwowa i pp. Władysława Fiałka i Alojzego Vogla z Krakowa.

Prenumerowany dla członków egzemplarz warsz. „Cyklisty“, znajduje się w kawiarni Wgo Schneidra.

Członkowie, którzy pragną prenumerować „Koło“, mogą takowe otrzymywać przez rok cały za 1 złr. (resztę należytości za prenumeratę pokrywa Towarzystwo) — Abonament (1 złr.) przyjmuje kursor Towarzystwa.

L. Mękol.
kronikarz Klubu.



Oddział Kolarzy Lwowskich.



Przewodniczący: dr. Teofil Stachiewicz, pl. Maryacki l. 8.
Zastępca przewodniczącego Alojzy Wallek ul. Karola Ludwika l. 1.
Sekretarz: Witołd Bayger ul. Piekarska l. 21 a.



Dnia 16. kwietnia odbyło sie posiedzenie Zarządu na którem powzięto do wiadomości uchwałę Wydziału Sokoła, że w stroju wycieczkowym kolarze w uroczystych pochodach sokolich udziału brać nie mogą a to w myśl poprzedniej uchwały w tym względzie przez Wydział Związku sokolego powziętej.

Następnie uchwalono zamówić 10 tablic, które mają być umieszczone na budynkach w różnych okolicach Lwowa z napisem: „Gospoda oddz. kolarzy Sokoła Lwowskiego“. Tablice będą zupełnie podobne do odznak oddziału, lakierowane na blasze o średnicy 50 cm.

Przyjęto następujący strój wycieczkowy dla uczestników oddziału: czapka granatowa formy przepisanej dla oficerów marynarki z obszyciem jedwabnem morowem, bluzka (marynarka), kamizelka i spodnie granatowe, pończochy lub kamasze, buciki sznurowane, pasek zwykły dla kolarzy. Podczas wycieczek gromadnych na uroczystości sokole, koszula płócienna i biały krawat. Strój zupełnie podobny do stroju lwowskiego Klubu cyklistów z wyjątkiem czapki.

Wydziałowi uchwalono przedstawić wniosek o utworzenie szkoły jazdy na kole dla żon i córek członków Tow. w godzinach rannych od 9—10.

Postanowiono urządzić następujace wycieczki gremialne: w maju do Rudek na poświęcenie sztandaru „Sokoła“, 3. lipca na Zlot okręgowy do Stryja, na którym wykonany zostanie „rej

kolarzy“, i do Żółkwi na poświęcenie budynku „Sokoła“. Nadto mają się odbyć wycieczki do wszystkich gniazd sokolich należących do okręgu lwowskiego.

Co do zwykłych niedzielnych wycieczek uchwalono, że będą one ogłaszane co piątku za kratkami w „Sokole“ i w magazynach pp. Gustowicza i Spki i St. Pieleckiego. Kierownictwo tych wycieczek sprawować będzie jeden z członków Zarządu, oraz decydować o odwołaniu w razie słoty. Zbór na wycieczki oznaczono w „Sokole“.

Na rozpisany w „Przewodniku“ konkurs na „rej“, nadesłano tylko jeden projekt, który przyjęto. Ćwiczenia rejowe rozpoczną się w sobotę d. 7. maja o godz. ½9—½10 wieczorem w „Sokole“, i trwać będą przez maj i czerwiec co soboty w powyższych godzinach. Zgłoszenia przyjmuje kancelarya „Sokoła“, najpóźniej do d. 1. czerwca. Ćwiczenia na własnych maszynach pożądane. W reju mogą brać udział uczestnicy oddziałów kolarskich okręgu lwowskiego, a w tym celu rozesłane zostaną rysunki wraz z objaśnieniami.

Również uchwalono przedstawić Wydziałowi „Sokoła“, wniosek wydania „Poradnika dla kolarzy“, który zawierać ma konieczne dla kolarzy wiadomości, jak np. kołoznawstwo, uwagi dotyczące jazdy, wskazówki hygieniczne i pierwszą pomoc w wypadkach, wiadomości o polskich oddziałach kolarskich i klubach topografię dróg krajowych, adresy warsztatów, regulamina i wypis wycieczek w okolice Lwowa. Redakcyą mają się zająć pp. Dr. Stachiewicz, Hemerling, Kuschée i Wallek. Poradnik będzie rozdany uczestnikom oddziału bezpłatnie. W końcu uchwalono zwołać zgromadzenie uczestników oddz. na dzień 14. maja o godz. 7. wieczorem. Po zgromadzeniu odbędzie się zebranie towarzyskie. Czołem! *A. W.*

Turystyczny Klub Cyklistów.

Stanisławów 1896.

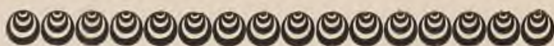


Prezes:
Dr. Alfred Beill, aptekarz.

Sekretarz:
Mieczysław Beill, słuchacz praw.

Skarbnik:
Adolf Góraski, kupiec.

Kierownicy jazdy:
Edward Kolessa, kupiec.
Mieczysław Grodecki, ck. weterynarz powiatowy



„Towarzystwo Młodzieży Cyklistów“

w Krakowie.

Sekretaryat: Krupnicza 21.

Konsul na Warszawę: Mieczysław Więckowski, 4 Czysta

Walne Zebranie zwołane na dzień 3. kwietnia z powodu braku kompletu nie doszło do skutku i w tym celu zwołano zebranie walne bez względu na komplet na dzień 17. kwietnia.

Przyjęto do wiadomości protokół z ostatniego walnego zebrania i odczytano sprawozdanie skarbnika, z którego wynika, że niedobór kasowy wynosi zł 124·88.

Przystąpiono następnie do wyboru nowego Zarządu. Wybrani zostali pp.: prezes Aleksander z Granowa hr. Wodzicki, wiceprezes Stanisław Ottmann, konsul główny Jan Szatucha Jędrzejowicz, sekretarz, Zygmunt Ziembicki, gospodarz, kniaź Kazimierz Jurjewicz, skarbnik, Włodzimierz Grabolewski, I. kap. jazdy, Konstanty Leliwa Adamowicz i członkowie wydziału Marceli Walczak, Józef Piasecki i Roman Osadziński; do komisyi sportowej: Zdzisław Ritterschild, Edward hr Żółtowski, Stanisław Szopiński; do komisyi kontrolującej: Ludwik August Skaza, Edward Podobiński i Edward hr. Tyszkiewicz.

Następnie Walne Zebranie uchwaliło (większością jednego głosu) daru hr. Karola Raczyńskiego tj. kwoty 10.000 zł. na budowę toru wyścigowego nie przyjąć, natomiast przyjęto dar tegoż w formie zobowiązania się — wypłacania 25 zł. miesięcznie przez czas istnienia T. M. C. — Nad budową toru wyścigowego toczyła się dłuższa debata, jednakże uchwalono toru na razie nie budować, gdyż w Krakowie ruch sportowy jest jeszcze za mało rozwinięty.

Wreszcie uchwalilo Walne zebranie w sezonie bieżącym urządzać jaknajwięcej wycieczek, natomiast wyścigi, które masę pieniędzy pochłaniają, zniżyć do minimum. Ustępującemu prezesowi wyrażono wdzięczność, za skuteczną, aczkolwiek krótką pracę dla dobra T. M. C.

Kapitanowi jazdy polecono urządzić program wycieczek komisyi sportowej, program wyścigów, skarbnikowi zaś rychłe spłacenie długów.

O godz. 7. zamknął prezes zebranie.

Zygmunt Ziembicki
Sekretarz T. M. C.



Konsul „Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów" na miasto Lwów — ul. Ossolińskich l. 11, przyjmuje zgłoszenia P. T. Panów kolegów sportowych, na członków prowincyonalnych (zamiejscowych) tego towarzystwa i udziela żądanych wyjaśnień. *Wiktor Krobicki*

DROBNE OGŁOSZENIA.

Columbia

Jak zawsze, tak i w tym roku stoją koła

COLUMBIA

na pierwszem miejscu

pomiędzy wszystkiemi innemi markami.

Fabryka ta wyrabia niezrównane koła bezłańcuchowe!

Lecz także koła łańcuchowe z tej fabryki są tak znakomite, iż lepszych nawet wyobrazić sobie nie można.

Udało się nam i w tym roku uzyskać wyłączne zastępstwo tej firmy i ofiarować sportsmenom prawdziwe ideały dla każdego kolarza.

Wyłączne zastępstwo na Galicyę i Bukowinę amerykańskich rowerów

„Columbia“ i „Hartford“

z Pope Manufacturing Co. w Hartford

E. & J. STROMENGER we Lwowie

ul. Karola Ludwika l. 5.



F. LORD, Kraków.

Floryańska 55

jeneralny zastępca **austryackiej fabryki broni w Steyr** na zachodnią Galicyę poleca rowery z tejże fabryki marki

„Waffenrad“

po cenach fabrycznych, jak również wszelkie części składowe i przybory do rowerów

Warstat reparacyjny pod kierownictwem fachowego mechanika na miejscu

Cenniki na żądanie odwrotną pocztą bezpłatnie.

KAROL DOMICZEK

elektro-mechanik, dostawca c. k. kolei państwowych

Lwów, ul. Systuska l. 23.

Wzorowo urządzony specyalny warstat dla naprawy rowerów

pędzony **motorem gazowym** zaopatrzony w **znakomitą niklowalnię i piec do emaliowania** wykonuje szybko i starannie **wszelkie naprawy rowerów, niklowanie, emaliowanie i całkowite odnawianie tychże. Siły robocze znacznie zwiększone!**

Nadto poleca

Znakomite rowery marki „ADLER“ oraz własnego wyrobu!

Wszelkie przybory do rowerów utrzymuje tylko w najlepszej jakości!

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.